

习近平总书记在重庆考察调研时强调，重庆要以敢为人先的勇气，全面深化改革，扩大高水平对外开放。坚持和落实“两个毫不动摇”，一手抓深化国企改革、培育一批核心竞争力强的国有企业，一手抓促进民营经济发展壮大、激发各类经营主体活力。积极融入全国统一大市场建设，主动融入和服务国家重大战略，在推动共建“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道联动发展中发挥更大作用。

敢为人先 重庆从内陆腹地迈向开放前沿

【核心提示】

开放是发展的必由之路。重庆大山大水、地处内陆，开放的基础条件远不及沿边沿海地区。但重庆渴望拥抱世界，从未停下过开放步伐。随着现代化新重庆建设提速，重庆开辟的“东南西北”四向物流大通道日趋成熟，“铁公水空”多式联运蒸蒸日上，推动开放型经济蓬勃发展，让重庆由内陆腹地迈向开放前沿。

在扩大高水平对外开放进程中，重庆披荆斩棘，留下了很多意义重大、值得铭记的瞬间和故事。



4月13日，位于沙坪坝区国际物流枢纽园区的兴隆场编组站。该站是西南地区规模最大的铁路编组站，为中欧班列、西部陆海新通道班列等国内外班列高效运行提供运力保障。
通讯员 郭晋 摄/视觉重庆

□新重庆-重庆日报首席记者 杨骏

故事1

开辟中欧班列

意义：打通内陆直达欧洲的国际铁路通道
亲历者：长寿区委常委、区政府党组成员 胡红兵

“参与这条通道的开行，是我这辈子最重要的经历之一。”提及中欧班列（渝新欧）时，胡红兵难掩激动。

时间回溯到2009年，重庆组织专班，想要打通一条由铁路直达欧洲腹地的物流大通道。胡红兵是专班成员之一。

“当时惠普等笔电企业已落地重庆，很多产品要运往欧洲。”胡红兵说，重庆通过铁路向西直达欧洲，比向东南通过水运抵达沿海再转运至欧洲，时间和距离都更短。这也是重庆想要开辟这条通道的原因。

但重庆当时面临两大难题：一是开通此线路，需要跟沿途各国协商，在通关上达成共识；二是因无经验可循，一切要靠自己摸索。

重庆成立专班，就是为了解决这些事。胡红兵还记得，那个时候自己和同事吃住在这块硬骨头，就是协调部门，大家暂要啃下这块硬骨头。

进展也很快。2010年8月，重庆方面找到海关总署和原铁道部，希望能开行重庆至欧洲铁路“五定班列”，得到两个部门的支持。

几乎同一时间，在柏林召开的欧亚铁路会议上，重庆与辛克（全球物流巨头）、TEL（德铁和俄铁的合资企业）等企业搭上线。随后，重庆又陆续与俄罗斯、哈萨克斯坦等国家的铁路公司和政府部门建立联系，逐渐形成了多边磋商机制。

同年10月，重庆开始测试这条通道的国内路线——直达新疆阿拉山口，中间不停靠。其间，有个细节让胡红兵印象深刻。

“当时找不到测试用的电子产品，是我和同事把自己用的笔记本电脑拿出来测试。”胡红兵说，那台电脑现已不能使用，但依旧被自己留存当作纪念。

最终，国内段测试成功，也验证了班列的可行性。一个月后，重庆罗斯、哈萨克斯坦三国联合签署便捷通关协议——俄罗斯、哈萨克斯坦、中国通过新疆阿拉山口出境，途经哈萨克斯坦、俄罗斯，只进行一次海关检查。

2011年3月，经过多次前期测试，“渝新欧”国际铁路班列从重庆沙坪坝区团结中心站出发，历时16天，顺利抵达德国杜伊斯堡。一条横跨亚欧大陆，途经多个国家，从中国内陆腹地直达欧洲核心城市的国际物流大通道宣告诞生。

故事2

自研恒温集装箱

意义：为铁路冬季运输电子产品提供保障
亲历者：渝新欧（重庆）供应链管理有限公司副总经理 陈智科

渝新欧公司是专门负责中欧班列（渝新欧）运行的平

台企业，陈智科是该公司最早的一批员工之一。

“班列开行第二年，我们就遇到一大困扰。”陈智科说，中欧班列（渝新欧）当时的主要货物是IT产品，对低温非常敏感，存放温度不能低于零下20℃。但中欧班列（渝新欧）沿途经过的6个国家，最低温度可达零下40℃。

中欧班列（渝新欧）的第一班3月开行，那时春暖花开，不存在低温问题。但到了冬季，IT产品无法运输，班列开行很可能“断档”。所以，不突破在极寒环境下运输IT产品的问题，班列的开行数量、影响力都会受到影响。

陈智科说，惠普公司引进了柴油发电机控温集装箱，但它的电子元件在极寒环境下容易发生短路，且消耗燃油，造价和运营费较高。也曾考虑用蓄热保温板，但它占用集装箱的空间较大、装卸作业复杂、操作不便、易破损。

最后，渝新欧公司决定：通过自主创新研发一款能彻底解决中欧班列（渝新欧）在极寒环境下的运输问题，且性价比高、易操作的产品。

“2013年初，我们通过市级部门找到了多个单位。”陈智科说，当时在办公室里，坐着巴斯夫、霍尼韦尔等公司，以及后勤工程学院、重庆大学、四川大学等学校及科研机构代表，大家一起探讨解决这一难题。

经过近一年的研究、试验，渝新欧公司的“独立蓄热控温集装箱”正式出炉，其核心原理是一种相变材料，具有低温下结晶凝固放热，高温下融化蓄热的特性，即利用重庆至欧洲冬季地域自然环境温差进行蓄放热。这一过程完全依靠自然气候变化来进行能量调节，箱内温度调节也是通过物质自身的物理性质自动进行，不需要消耗化石能源。

2014年1月24日，中欧班列（渝新欧）首次在冬季运输了44个集装箱货物。2015年冬季，该班列共运输集装箱213个，其中使用“独立蓄热控温集装箱”196个，成功“破冰”。

故事3

打破铁路运邮禁令

意义：让邮包成为铁路货物的重要组成部分
亲历者：渝新欧（重庆）供应链管理有限公司副总经理 张蓉

2013年11月，时任中国邮政集团总经理李国华来渝时提出，希望依托中欧班列（渝新欧），将重庆打造为继北京、上海、广州后，我国第四个国际邮件互换中心。这就意味着中欧班列（渝新欧）要试验运邮。

“当时知道这个想法的时候，我觉得这是不可能完成的任务。”张蓉坦言，在铁路合作组织（OSJD）1956年颁布的《国际铁路货物联运协定》（以下简称《国际货协》）中，明文规定“在国际铁路直通货物联运中不准运送邮政专运物品”。

当时电商已经在快速发展，跨境电商也开始萌芽，邮包很可能成为中欧班列（渝新欧）的重要货物。为此，重庆决定推进铁路运邮事宜。

但这远远没有想象中的那么简单。当时中欧国际铁路从未运输过装载国际邮包的集装箱，各国海关、检验检疫、邮政部门如何依托国际铁路协同工作也毫无头绪。

所以，想要实现铁路运邮，重庆需得到相关部门的支持，与铁路合作组织27个成员国的铁路部门进行协调，还要跟中欧班列（渝新欧）沿线海关、检验检疫和邮政部门进行对接，工作量和难度可想而知。

但重庆敢为人先。2014年1月，重庆首次组织中欧班列（渝新欧）进行国内段运邮测试，摸清了国际邮包运行中涉及运输、海关、检验检疫、邮政等环节的影响因素。随后，重庆又与海关总署、中国邮政集团、中铁总公司等单位，以及沿线各国相关机构进行沟通。

“那一年，相关的会议召开了30多次，各种电子邮件来往超过300封。”张蓉说。

功夫不负有心人。当年6月，铁路合作组织在立陶宛召开会议，讨论通过了新版《国际货协》，删除了禁止运输邮政专用品的相关描述。一条实施了58年的禁令，在重庆的努力下被废止。

如今，重庆已经成为全国铁路邮包的疏运中心，更是全国铁路运邮的试点城市，也成为全国唯一常态化开展进出口运邮的城市。截至目前，中欧班列（渝新欧）已累计发运国际邮件超3000万件，货值约25亿元。

故事4

开行西部陆海新通道

意义：让内陆地区有了新的出境出海大通道
亲历者：陆海新通道运营有限公司党委委员、副总经理 段本生

在陆海新通道公司，段本生算得上资历最老的成员之一，他见证了西部陆海新通道的谋划、诞生、成长、发展的全过程。

段本生回忆，那是2016年3月的一天，重庆国际物流枢纽园、广西北部湾国际港务集团、新加坡港务集团（PSA）三方汇聚，并进行了探讨。三方初步设想：“重庆铁路港—广西北部湾港—新加坡港”三港联动，实现“一带一路”无缝衔接、内陆口岸与全球连接、中西部与东盟联动发展。

“之前重庆开通过中欧班列（渝新欧），在这方面有经验，也有信心。”段本生说，仅两个月后，重庆国际物流枢纽园与广西北部湾国际港务集团签订战略合作协议，约定共同推动通道物流建设、国内国际贸易、金融资本服务、资源互享共享等事宜。

让通道有进一步实质进展的是2017年2月在北京举行的中新互联互通项目联合协调理事会第一次会议。会上中新双方提议，探讨建设一条通过北部湾—新加坡—重庆与21世纪“海上丝绸之路”结合的陆海贸易路线。

于是，陆海新通道的前身——中新互联互通项目南向通道（当时简称南向通道）首次被正式提出。

“我们和广西得到消息后很激动，马上进行了沟通，然后互派团队调研。”段本生说，同年3月，广西专题调研组从贵州到重庆，一路考察沿线铁路、公路基础设施、重要工业园区，并与两省市政府主动对接洽谈启动南向通

道合作事宜；4月，重庆派出近40人工作组，从广西沿海到沿边、从港口到口岸，进行深度考察调研。

2017年4月至5月，广西和重庆开展测试班列。9月开展常态化班列，南向通道正式开行。

而后的故事，便是水到渠成。2018年11月，中新两国正式签署《关于中新（重庆）战略性互联互通示范项目“国际陆海贸易新通道”建设合作谅解备忘录》，南向通道正式更名为“国际陆海贸易新通道”，简称“陆海新通道”。

2019年8月，《西部陆海新通道总体规划》正式发布，西部陆海新通道正式上升为国家战略。2022年，西部陆海新通道形成了“13+2”（西部所有省市区、海南省、广东省湛江市、湖南省怀化市）省市区共建格局。

故事5

重庆成为首个常态化开行中老铁路班列的城市

意义：内陆地区依托中老泰铁路实现互联互通直达
亲历者：西部陆海新通道发展和改革委员会副主任（挂职）刘玮

“中老铁路2021年12月开通，我们提前一年多时间谋划和筹备货运班列。”刘玮参与了重庆开行中老铁路班列的全过程。

开辟一条国际货运班列不是简单地发个车，而要考虑货源组织、线路研究、测试通关等多个环节，需要统筹的事项非常多。同时，重庆此前没有直达老挝的铁路线路，当地及周边企业对这条线路也不了解。通过网络会议、专题交流和贸易洽谈等方式，与老挝政府、行业协会、大型企业反复沟通，让他们及时全面准确地了解通道建设运营情况，“比如，我们举办了陆海新通道国际论坛，邀请老挝方面来重庆交流，希望他们借助重要的展会论坛熟悉重庆和西部陆海新通道。”

另一方面，重庆还有针对性地组织货源。刘玮回忆，有关平台企业派人去了解东南亚市场情况，得知“洽洽瓜子”在当地很受欢迎。为此，其迅即与洽洽瓜子公司联系，并迅速达成一致意见，洽洽瓜子成为重庆常态化开行中老铁路班列稳定的货源之一。

同时，有关平台企业还组织了一些在东南亚地区广受欢迎的重庆及周边地区货源，如摩托车、通用机械等。

万事俱备，只欠东风。2021年12月3日，中老铁路正式开通。因为提前一年多进行准备，12月4日上午，重庆开出了西部陆海新通道中老铁路班列，将58个装满坚果、摩托车配件、化工品等物品的标箱发往老挝。至此，重庆直达老挝，比传统陆运缩短近一半时间，比陆运转海运减少20多天。

随后，重庆在班列开行方面持续发力，实现了中老铁路运营上的“三个第一”——第一批开行中老铁路国际班列的城市、第一个开行回程班列的城市、第一个实现“周班”常态化运行的城市。